

تاثیر قاچاق و استعمال مواد مخدر در امنیت هوانوردی

حسن ربانی^۱، جواد جوانمردی^۲، سید علی مرتضی راد^۳، حسین یوسفی زرومی^۴

^۱ دانشجوی دکتری دانشگاه آزاد ساری گرایش حقوق خصوصی.

^۲ دانشجوی کارشناسی ارشد دانشگاه غیر انتفاعی اشراق بجنورد گرایش حقوق خصوصی.

^۳ دانشجوی ارشد حقوق خصوصی دانشگاه.

^۴ دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق خصوصی دانشگاه اشراق بجنورد.

نام نویسنده مسئول:

جواد جوانمردی

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۸/۶

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۱۰/۶

چکیده

پدیده ی مواد مخدر از دیرباز در کشور ما به عنوان یک مسأله ی ملی مطرح بوده و در سال های اخیر از نظر اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی و نیز امنیت عمومی ابعاد گسترده ای به خود گرفته است و امنیت هوایی را نیز تحت تاثیر قرار داده است. هدف پژوهش حاضر تاثیر قاچاق و استعمال مواد مخدر در امنیت هوانوردی می باشد که ابتدا به بررسی قاچاق و استعمال مواد مخدر و در ادامه امنیت هوانوردی و در ادامه تاثیر قاچاق و استعمال مواد مخدر در امنیت هوانوردی مورد بررسی قرار گرفت که نتایج نشان داد امنیت هوانوردی تحت تاثیر قاچاق و استعمال مواد مخدر قرار می گیرد. لذا با توجه به جدایی ناپذیر بودن مسأله امنیت داخلی، کنترل مرز و مقابله با مواد مخدر، در این زمینه ها سیاست واحد و یکسان اعمال شود.

واژگان کلیدی: قاچاق، مواد مخدر، امنیت هوانوردی.

مقدمه

پدیده‌ی مواد مخدر از دیرباز در کشور ما به‌عنوان یک مسأله‌ی ملی مطرح بوده و در سال‌های اخیر از نظر اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی و نیز امنیت عمومی ابعاد گسترده‌ای به خود گرفته است. ایران از آنجاکه در همسایگی کشورهای تولیدکننده‌ی مواد مخدر قرار گرفته و نیز گذرگاه اصلی عبور محموله‌ها و کاروان‌های انتقال این مواد بوده و نیز بازار مناسبی برای مصرف مواد مخدر محسوب می‌شود، بیش از هر کشور دیگری نیازمند سیاست‌گذاری و اتخاذ راهبردهای مؤثر سرکوب، درمان و پیشگیری که هدف آن کاهش هزینه‌های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی ناشی از عرضه و تقاضای مواد مخدر در سطح داخلی است، می‌باشد. اگرچه مسئله قاچاق مواد مخدر یک معضل بین‌المللی است، اما دارا بودن مناسب‌ترین موقعیت به‌منظور توزیع و ترانزیت آن، وضعیت خاص اعتقادی، وضعیت اجتماعی و جوانی جمعیت، وضعیت اقتصادی و بیکاری جوانان و محرومیت‌ها و محدودیت‌های طبیعی موجود در مرزهای شرقی کشور، ایران را مستعد آسیب‌پذیری فراوان از ناحیه این مواد نموده است و باعث شده تا بخش عمده‌ای از توان مادی و معنوی کشور، صرف مقابله با کاروان‌های مواد مخدر و مقابله با مصرف آن در کشور می‌شود. این رویارویی، سرمایه‌هایی را که می‌تواند در جهت رشد، شکوفایی و توسعه هزینه گردند هدر می‌دهد؛ بدین لحاظ قاچاق مواد مخدر بر جنبه‌های اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و سیاسی امنیت ملی اثرات سوء گذاشته و به معضلی تبدیل گردیده که نیازمند توجه و شناسایی کامل و همه‌جانبه است.

امنیت، محور زندگی اجتماعی و شرط تداوم آن است (ابراهیم بای سلامی، ۱۳۹۱)؛ و به معنای "احساس ایمنی از خطر یا نگرانی"، "حفاظت جامعه از لطمه خوردن به نهادها و ارزش‌های بنیادی آن" (ماندل، ۱۳۹۲) و به معنای "رهایی نسبی از تهدیدات زیان‌بخش" (مورز^۱، ۲۰۱۶) است. به‌طور کلی، امنیت نخستین حق شهروندی و تأمین آن مقدم‌ترین وظیفه حکومت‌ها در برابر شهروندان است و زیربنایی‌ترین مفهوم در زندگی اجتماعی و مدنی می‌باشد. امنیت با مفهوم توسعه و ناامنی با مفهوم عقب‌ماندگی گره‌خورده است. به‌گونه‌ای که مناطق جغرافیایی که شاخص‌های توسعه‌ی بهتری دارند، دارای ضریب امنیتی بیشتری نیز می‌باشند و مناطق کمتر توسعه‌یافته و توسعه‌نیافته جهان با مناطق ناامن منطبق‌اند. کشور ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی خود که در مجاورت بزرگ‌ترین تولید و صادرکننده‌ی مواد مخدر جهان، یعنی افغانستان است همواره در معرض تهدیدات اجتماعی زیادی از سوی حوزه‌ی قاچاق مواد مخدر بوده است. گروه‌های قاچاقچی مواد مخدر عمدتاً دارای اسلحه هستند و با خود اسلحه حمل می‌کنند. گروه‌های بزرگ دارای اسکورت، راهنما و راه پاک‌کننده هستند که با خود جدیدترین اسلحه را حمل می‌کنند. حتی گروه‌های قاچاقچی در کنار خریدوفروش مواد مخدر افیونی، قاچاق اسلحه نیز انجام می‌دهند. در هنگام استراحت و وضعیت غیرعملیاتی، بسیاری از قاچاقچیان در درون منزل‌های خود دارای اسلحه‌ی کمری و حتی اسلحه‌ی جنگی انفرادی هستند. مجرمین قاچاقچی مواد مخدر با اسلحه، ابایی از درگیری‌های مسلحانه، سرقت مسلحانه، قتل و آدم‌ربایی ندارند. اگرچه باید توجه داشت که تمام درگیری‌های مسلحانه منشأ قاچاقچی‌گری ندارد اما تا حد زیادی باهم همپوشی دارند.

نیاز به امنیت و رفتار امنیت‌جویانه، قدیمی‌ترین نیاز آدمی و انگیزه کنش او از حیاتی‌ترین اهداف اجتماعی انسانی در اشکال مختلف خانوادگی، قبیله‌ای، امپراتوری، حکومت و نظام جهانی بوده است؛ اما به‌رغم این نیازمندی عینی کهن و ریشه‌دار، کاوش نظری و واکاوی ابعاد مختلف آن قدمت چندانی ندارد و از نیمه‌ی دوم سده‌ی بیستم مورد توجه قرار گرفته است (رنجبر، ۱۳۹۴). امنیت دارای معانی گسترده، مبهم و پیچیده‌ای است و دارای ابعاد و وجوه گوناگون می‌باشد (آرت^۲، ۲۰۱۸). که مهم‌ترین آن‌ها امنیت فردی، امنیت غذایی، امنیت اجتماعی، امنیت اقتصادی، امنیت سایبری، امنیت فرهنگی، امنیت اکولوژیکی، امنیت داخلی، امنیت ملی و امنیت بین‌المللی است. از میان ادبیات و پژوهش‌های منتشرشده درباره امنیت، بیشترین مباحث درباره "امنیت ملی" است که ریشه‌ی اصلی آن به دوره‌ی جنگ سرد برمی‌گردد. ایران به‌عنوان یکی از مسیرهای اصلی ترانزیت برای قاچاق مواد مخدر از افغانستان به کشورهای اروپایی استفاده می‌شود. با توجه به افزایش مسافران هوایی که انتظار می‌رود در مقیاس جهانی در طی سال‌های آینده دو برابر گردد و همچنین افزایش مسیرهای ارتباطی هوایی توسط خطوط هوایی، اهمیت توجه بیشتر به امنیت فرودگاه‌ها را نشان می‌دهد. دوره آموزشی نمونه مناسبی از همکاری‌های حرفه‌ای ای

¹ Morz² Art

میان همکاران ایرانی و اروپایی باهدف ارتقاء امنیت در منطقه‌ای وسیع‌تر است. دولت جمهوری اسلامی ایران پرچمدار مبارزه با مواد مخدر در جهان می‌باشد و طی سالیان اخیر با توجه به تنش‌های سیاسی به وجود آمده با دولت سعودی و مجازات سخت گیرانه علیه زائران ایرانی حامل مواد مخدر، مسئولان کشور را بر آن داشت تا با تصویب و اجرایی نمودن قوانین مدون به‌منظور حفظ شأن زائر و قداست ایران اسلامی در عرصه‌های بین‌المللی گام‌های مؤثری برداشته که به حول و قوه‌ی الهی باهمت و تلاش کارکنان پلیس فرودگاه‌های کشور با بازرسی تخصصی و دقیق و باظرافت در طی سالیان اخیر اهداف و آرمان‌های دولتمردان محقق گردیده است. با توجه به این‌که کشور جمهوری اسلامی ایران به اقرار بسیاری از مجامع بین‌المللی پرچمدار مبارزه با مواد مخدر در دنیا می‌باشد، دستگیری هر یک از اتباع ایرانی به جرم حمل و نگهداری مواد مخدر در کشورهای بیگانه، باعث ایجاد دیدگاه منفی و فراهم آمدن سوژه‌های تبلیغی برای حاکمان آن کشورها و تبعات منفی سیاسی بین‌المللی، زیر سؤال رفتن تمامی مبارزات جمهوری اسلامی ایران در بحث مبارزه با مواد مخدر، مخدوش شدن حیثیت اتباع ایرانی، ایجاد فرصت برای بهانه‌تراشی کشورهای غربی متخاصم به‌منظور ترویج ایران هراسی و برهم زدن اتحاد مسلمانان و... را در پی خواهد داشت؛ ازاین‌رو پلیس فرودگاه‌های کشور با عنایت به نقش مؤثر خود در بازرسی مسافران و بار همراه و غیرهمراه آنان در سطح فرودگاه‌های کشور در راستای صیانت فردی از مسافران و زائران، اقدامات پیش‌بینانه و پیشگیرانه از ایراد هرگونه مشکل حیثیتی برای نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران به‌ویژه فرودگاه‌هایی را که دارای مرز هوایی می‌باشند، دارای اهمیت است. بر اساس آمار کشفیات مواد مخدر می‌توان نتیجه گرفت که سوداگران مواد مخدر همچنان زمینه‌های قاچاق این مواد را از راه‌ها و مسیرهای گوناگونی همچون زمینی، هوایی و دریایی پی می‌گیرند و با توجه به این‌که حمل مواد مخدر در مسیر هوایی از مزایای بهتری همچون حمل سریع و آسان و عدم ایستگاه‌های بازرسی در طول و انتهای مسیر برخوردار است، برای قاچاقیان جذابیت خاصی داشته که در این تحقیق بنا بر شرح موصوف به مسأله‌ی قاچاق مواد مخدر از مرزهای هوایی راه‌های پیشگیری از آن پرداخته می‌شود.

قاچاق مواد مخدر

افغانستان به‌عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده و صادرکننده‌ی مطلق مواد مخدر (تریاک و مشتقات آن) در جهان در همسایگی ایران است. این کشور با ایران ۹۳۶ کیلومتر مرز مشترک دارد و به دلیل ضعف زیرساخت‌ها و ناتوانی حکومت در اشتغال‌زایی، عمده درآمد خانوارهای این کشور به‌ویژه در مناطق جنوب و جنوب غربی این کشور (هلمند، قندهار، فراه و ننگرهار) از راه کشت و تولید قاچاق مواد مخدر است. کشت خشخاش و تولید تریاک و مشتقات آن، سهل‌الوصول‌ترین و درآمدزاترین شغل برای مردم این منطقه است. بر اساس گزارش دفتر مواد مخدر و جرم سازمان ملل متحد در سال ۲۰۱۴، افغانستان کشوری است که در حدود ۹۰ درصد از مواد مخدر تریاک و مشتقات آن را در جهان تولید می‌کند. بزرگ‌ترین بازار هدف تولید و صادرکنندگان تریاک در افغانستان، کشور ایران است. بیش از ۸۳ درصد تریاک و حدود ۴۵ درصد هروئین قاچاق شده از افغانستان وارد ایران می‌شود.

مواد مخدر و انواع آن

تعریف مواد مخدر و مواد روان‌گردان در فرهنگ علوم پزشکی، دارویی، علوم انسانی و حقوق ممکن است متفاوت باشد از منظر حقوق بین‌الملل مواد مخدر به موادی اطلاق می‌شود که تحت پوشش کنوانسیون‌های بین‌المللی مواد مخدر سازمان ملل متحد قرار گرفته است (یاوری و همکاران، ۱۳۸۹).

اگرچه طبقه‌بندی‌های مختلفی از جنبه‌های علمی و تجربی ارائه داده‌اند ولی بهترین نوع گروه‌بندی از طرف سازمان بهداشت جهانی به‌عمل آمده که طبقه‌بندی مواد از جهت تأثیر آن‌ها بر انسان است. این طبقه‌بندی به‌صورت زیر می‌باشد: توهم‌زاها، مخدرها، سستی‌زاها، آرام‌بخش‌ها، چسب و مواد فرار و محرک‌ها (یاوری و همکاران، ۱۳۸۹).

قاچاق مواد مخدر، تهدیدی علیه امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران

در معادله امنیت هر کشوری مؤلفه‌ها و متغیرهای زیادی اثرگذار است که برخی منشأ داخلی و برخی نیز منشأ خارجی دارند. در حال حاضر و در عصر جهانی‌شدن بسیاری از شرایط بر دولت‌ها تحمیل می‌شوند و چالش‌های امنیتی شکل

معمانگونه‌ای به خود گرفته‌اند به طوری که برخلاف گذشته اکنون تهدیدات غیرمستقیم، غیر سنتی و غیرنظامی از تهدیدات مستقیم و نظامی اهمیت بیشتری یافته‌اند، لذا تهدیدات را باید در امور مختلف سیاسی، فرهنگی و اقتصادی کشورها جستجو نمود و نسبت به آن‌ها چاره‌اندیشی کرد. هانتینگتون، تهدیدات علیه امنیت را به سه دسته تقسیم می‌کند (روشندل، ۱۳۹۱):

تهدیدات عام: برای هر واحد سیاسی قابل تصور است؛

تهدیدات رقابتی: ناشی از رقابت با همسایگان و یا قدرت‌های بین‌المللی است؛

تهدیدات خاص: به علت یک ویژگی خاص، برای مثال وضعیت ژئوپلیتیکی متوجه یک واحد سیاسی می‌شود.

با استناد به این تقسیم‌بندی هانتینگتون از تهدیدات، امروزه مصرف و قاچاق مواد مخدر که به معضلی جهانی تبدیل گشته است می‌تواند از یک سو در زمره تهدیدات عام قرار گیرد چراکه امنیت و قدرت ملی از سوی سازمان‌های جنایی بین‌المللی تهدید می‌گردد. همچنین قرار گرفتن ۲۷ درصد از کل زمین‌های زیر کشت خشخاش جهان در افغانستان و تولید ۵۸ درصد مواد مخدر جهان در این کشور (آبادینسکی، ۱۳۸۹). تهدید عام ناشی از قاچاق و مصرف و مواد مخدر را برای جمهوری اسلامی ایران به تهدیدی خاص بدل ساخته است (قربانیان، ۱۳۹۱).

آسیب‌های اجتماعی، جلوه‌های جزئی و فرعی تهدیدات هستند که در بالاترین حد، سلامت اخلاقی و نظم و امنیت عمومی جامعه را خدشه‌دار می‌کنند. تکثر، فراگیری و مداومت می‌تواند آسیب‌ها را به تهدیدات امنیتی تبدیل کند؛ در مورد جمهوری اسلامی ایران می‌توان گفت که به دلایل زیر قاچاق مواد مخدر می‌تواند در زمره تهدیدات امنیتی این کشور قرار گیرد.

امنیت هوانوردی

هوایماهایی که پروازهای بین‌المللی انجام می‌دهند، از فرودگاهی در کشوری شروع به پرواز نموده و از فراز کشورهای عبور و در نهایت در فرودگاهی در کشوری دیگر فرود می‌آیند. وقتی جرم در این هوایما به وقوع می‌پیوندد، دادگاه صلاحیت‌دار موضوع مهم و معمولاً پیچیده‌ای است که مطرح و کشورهای مختلفی خود را برای رسیدگی به آن جرم صالح می‌دانند. موضوع وقتی پیچیده‌تر می‌شود که جرم در کشوری به وقوع بپیوندد که هوایما در آن کشور ثبت نشده است. مواردی را هم می‌توان تصور کرد که جرم در هوایماهایی که در فضایی که به هیچ کشوری تعلق ندارد مثلاً در فضای آب‌های آزاد اتفاق افتد (میر محمدصادقی، ۱۳۹۰).

قاعده کلی در حقوق بین‌الملل این است که یک کشور، صلاحیت رسیدگی به جرائمی را که خارج از مرزهای آن کشور اتفاق افتاده است، ندارد مگر آنکه صلاحیت قانونی برای اعمال ارتكابی خاصی را داشته باشد، به عبارت دیگر، دادگاه هر کشوری، قبل از آنکه بتواند صلاحیت خود را در موردی اعمال کند، لازم است ثابت نماید که برای رسیدگی به آن مورد، صلاحیت دارد؛ بنابراین دادگاه برای اثبات صلاحیت فرامرزی خود بایستی دو مورد را ثابت کند: اینکه قانون داخلی وی اعمال ارتكابی را جرم می‌داند؛ و اینکه مقررات بین‌المللی در خصوص ارتكاب چنین عملی، صلاحیت برون‌مرزی یک کشور را مجاز می‌شمارد (میر محمدصادقی، ۱۳۹۰).

حقوق هوایی امنیت را به اجرای مجموعه‌ای از اقدامات مناسب به منظور تقلیل خطرهای توأم با سوءنیت توصیف کرده و از این نظر آن را مفهومی خاص‌تر از ایمنی خوانده است (ولز، ۲۰۱۲). بی‌تردید در سایر شعبات حمل‌ونقل، همچون حمل جاده‌ای و ریلی، اگر نگوییم که امنیت و لزوم رعایت تشریفات امنیتی جایگاهی ندارد، آن‌چنان جدیت ندارد و دولت‌ها توجه زیادی به آن نمی‌کنند. بهره‌وری، تفکیک میان ایمنی و امنیت در عمل، نتایج مهمی را رقم زده است: نخست، در بسیاری از موارد مأموریت تأمین امنیت هوانوردی از عهده مقامات و متصدیان فرودگاهی خارج شده و تأمین آن مستقیماً بر عهده دولت حاکم قرار گرفته است، یعنی دو وظیفه نظارت و تدارک امنیت بر دوش یک‌نهاد که در مقام اعمال حاکمیت می‌باشد، انباشته شده است.

مرز

بر اساس تعریف آخرین حد قلمرو زمینی، دریایی، هوایی و زیرزمینی هر کشور را مرز آن کشور می‌گویند که در ادامه به توضیح هر کدام از موارد فوق می‌پردازیم.

مرز هوایی

مرزهایی هستند که در امتداد خط قائم از مرزهای زمینی به طرف بالا تا بی‌نهایت ادامه دارد. در واقع موضوع مرزهای هوایی را باید با مراجعه به مرزهای زمینی و دریایی مشخص نمود (دو^۴ و همکاران، ۲۰۰۸). به این ترتیب که مرز هوایی هر کشور را باید با خطوطی منطبق ساخت که مرز زمینی و دریایی آن را تشکیل می‌دهد، اما بدیهی است که با توجه به سرعت کنونی پرواز هواپیماها، علامت‌گذاری این خطوط عملاً بسیار مشکل است. شیوه‌های فنی که فرماندهان پرواز از آن‌ها استفاده می‌کنند، تنها نتایج تقریبی را به دست می‌دهد. اشتباهاتی که همواره امکان وقوع آن‌ها وجود دارد، منشأ موارد نقض غیرارادی مرزهای هوایی است. انتهای محدوده‌ی مرزهای هوایی، در قوانین و مقررات بین‌المللی به طور دقیق مشخص نشده است و بستگی به توان علمی و تکنیکی کشورها دارد (آبیراتن، ۲۰۱۲). کشوری که دارای تکنیک و ابزار و وسایل پیشرفته است همه‌ی مرزهای فضایی را دنوردیده و مورد استفاده‌ی خود قرار می‌دهد (میلده^۵، ۲۰۱۲).

مسیر هوایی مواد مخدر

یکی از مسیرهای مهم و مورد نظر قاچاقچیان به منظور حمل و انتقال مواد مخدر مسیر هوایی می‌باشد. قاچاقچیان با بررسی مسیرهای هوایی و تردد در این مسیرها گاه متوجه می‌شوند که تعداد ایستگاه‌های بازرسی بسیار کم است و در مقاصد نیز بازرسی صورت نمی‌پذیرد و چه بسا پس از عبور از یک گیت بازرسی می‌توانند صدها و یا هزاران کیلومتر را بدون دردسر و مواجهه با مشکلات و با سرعت بسیار طی نموده و به مقصد مورد نظر رسیده و سودهای بسیار زیادی کسب نمایند؛ بنابراین در این رابطه با به‌کارگیری شیوه‌های مختلف و استفاده از جاسازی‌های بسیار پیچیده و افراد گوناگون و روش‌های متنوع قصد ترانزیت مواد مخدر و روان‌گردان را در مسیرهای هوایی داخلی و خارجی دارند (غنجدی، ۱۳۹۲).

بعد بین‌المللی پدیده قاچاق هوایی مواد مخدر

مسئله اعتیاد و قاچاق مواد مخدر در ایران مقوله‌ای است که با خارج از مرزها ارتباط پیدا می‌کند زیرا تولید مواد مخدر در داخل به صفر رسیده است و آنچه در داخل کشور مصرف یا ترانزیت می‌شود از خارج از کشور وارد می‌شود. ایران در مجاورت یکی از مناطق اصلی تولید مواد مخدر جهان یعنی منطقه هلال طلایی قرارداد. مخاطرات حمل‌ونقل دریایی و هوایی مواد مخدر و کوتاهی مسیر ایران در رساندن مواد به ترکیه و سپس اروپا، از طریق آشنایی قاچاقچیان به مسیر ایران و فعالیت قاچاقچیان ایرانی در باندهای بین‌المللی قاچاق مواد مخدر علی‌رغم مبارزه شدید جمهوری اسلامی ایران ترجیح می‌دهند محموله‌های خود را از طریق ایران ترانزیت نمایند. پیوند گسترده و پیچیده جرائم مواد مخدر و گروه‌ها و باندهای سازمان‌یافته در حقوق داخلی توأم با کشت، تولید، سوءمصرف مواد مخدر و اعتیاد، امنیت جامعه و افراد آن را تهدید می‌کند (بنهری، ۱۳۹۳).

وظیفه و مأموریت پلیس در حوزه‌ی فرودگاه

۱- حفاظت از فرودگاه‌ها شامل: کلیه‌ی اماکن، محل‌ها، تأسیسات، ابنیه، مبادی ورودی و خروجی، تجهیزات، ترمینال‌ها (به‌استثنای سالن‌های ترانزیت)، باندهای پروازی، پارکینگ هواپیماها، باراندازها و انبارهای منتهی به رمپ پروازی؛ ۲- استقرار در مبادی ورودی و خروجی بخش‌های زمینی و هوایی فرودگاه‌ها و بازرسی مسافران و بارهای همراه و غیرهمراه ایشان، کارکنان بخش‌های مختلف فرودگاهی، شرکت‌های هواپیمایی و شرکت‌های ارائه‌کننده‌ی خدمات پشتیبانی زمینی پروازها؛ ۳- ایجاد نظم

⁴ Duo

⁵ Milde

عمومی و مقابله‌ی مستمر با هرگونه ناامنی، خرابکاری، اغتشاش و حرکت‌های محل نظم و امنیت عمومی که موجب سلب آسایش عمومی و فردی در محدوده‌ی فرودگاه‌ها گردد برابر مقررات؛ ۴- تأمین امنیت مراسم‌ها و برنامه‌های عمومی که بر اساس مجوزهای قانونی در محدوده‌ی فرودگاه‌ها برگزار گردد؛ ۵- عضویت در کمیته‌ی امنیت و حفاظت هوانوردی کشور و کمیته‌های مشابه فرودگاه‌ها و کمیته‌ها و کارگروه‌های تخصصی و فنی مرتبط؛ ۶- نظارت و کنترل مستمر سطوح مختلف بخش‌های زمینی و هوایی فرودگاه‌ها از طریق گشت زنی و بهره‌گیری از فناوری‌های جدید کنترلی و نظارتی؛ ۷- پیشگیری، شناسایی و کشف جرائم در قلمرو جغرافیایی تأسیسات هواپیمایی کشوری؛ ۸- نظارت و کنترل مسافران خروجی و ورودی برای شناسایی افرادی که ممکن است تهدیدی علیه هواپیمایی کشوری ایجاد نمایند؛ ۹- مشارکت در برنامه‌ریزی و تدوین طرح‌های مقابله با پیش‌آمدهای احتمالی برای مواجهه و کنترل اقداماتی از قبیل هواپیماربابی، خرابکاری، بمب‌گذاری و دیگر تهدیدات، حملات زمینی و نافرمانی‌های مدنی و اجرای بخش‌های مربوط؛ ۱۰- اتخاذ تدابیر لازم برای مواجهه تخصصی با تهدیدات از جمله از طریق واحدهای ضد تروریست، مداخله‌ی مسلحانه، مذاکره با گروگان‌گیران و تجهیزات کشف مواد منفجره در حوزه‌ی مأموریت پلیس؛ ۱۱- فراهم ساختن توانمندی و امکان واکنش سریع مسلحانه در خصوص حوادث امنیتی عمده در فرودگاه‌ها؛ ۱۲- آموزش کارکنان پلیس فرودگاه‌های کشور در خصوص اقدامات، دستورالعمل‌ها و رویه‌های عملیاتی، حفاظت و امنیت هواپیمایی کشوری بر اساس الزامات برنامه‌ی ملی آموزش امنیت هواپیمایی کشوری؛ ۱۳- تحویل متهمان به هواپیماربابی و تهدیدات امنیتی حداکثر ظرف مدت ۲۴ ساعت به همراه کلیه‌ی مدارک و لوازم به‌جامانده با اطلاع مقام قضایی به دفتر نمایندگی وزارت اطلاعات و امور هواپیمایی ۱۴- تهیه و تدوین دستورالعمل‌ها، رویه و مقررات مربوط به یگان‌های پلیس فرودگاه‌ها در شرایط مداخلات غیرقانونی و پیش‌آمدهای احتمالی و اضطراری؛ ۱۵- شناسایی و مقابله با قاچاق مواد مخدر، ارز، کالا و انسان از طریق مرزهای هوایی و ناهنجاری‌های اجتماعی در محدوده‌ی فرودگاه‌ها.

قاچاق مداوم و گسترده هوایی مواد مخدر چگونه تأثیری منفی می‌گذارد

۱- مقرون‌به‌صرفه نبودن سایر فعالیت‌های اقتصادی و فرار سرمایه: سودآوری تجارت نامشروع مواد مخدر بسیار بالاست. تفاوت قیمت مواد مخدر از محل تولید تا مصرف معمولاً به ۱۵۰٪ می‌رسد. از این رو باوجود چنین بازار مناسبی که در سطح جهان پررونق‌ترین تجارت پس از تجارت تسلیحات است، سرمایه‌های موجود گرایش به سمت سایر فعالیت‌های تولیدی و صنعتی و حتی خدماتی نمی‌یابند. از سوی دیگر حجم انبوه سرمایه در گردش تجارت مواد مخدر در داخل کشور باقی نمی‌ماند؛ زیرا درحالی‌که در ایران مبارزه شدیدی علیه این تجارت نامشروع در جریان است، برخی کشورها به طرق مختلف اقدام به جذب سرمایه‌های فوق می‌کنند. قاچاقچیان بین‌المللی مواد مخدر با شگردهای مختلف و تأسیس شرکت‌های پوششی و برخی فعالیت‌های به‌ظاهر اقتصادی، پول خود را به‌صورت قانونی وارد نظام بانکداری سایر کشورها می‌کنند. در این وضعیت قاچاقچیان ایرانی نیز سرمایه‌های هنگفت خود را عملاً در خارج از کشور به جریان می‌اندازند. این امر ضمن لطمات جدی اقتصادی موجب تضعیف شدید سرمایه‌های بومی و محلی این مناطق که زیرساخت توسعه هستند می‌گردد و امکان انباشت سرمایه را در مناطق فوق به حداقل می‌رساند.

۲- ناامن کردن فضا جهت سرمایه‌گذاری: هرگونه سرمایه‌گذاری و فعالیت اقتصادی مستلزم وجود امنیت و اطمینان خاطر سرمایه‌گذاران است؛ اما گسترش قاچاق مواد مخدر در برخی مناطق کشور به ناامن کردن فضای سرمایه‌گذاری، انجامیده است. شرارت و ناامنی و تصفیه حساب‌های خونین، اخاذی مسلحانه، راه‌بندان، گروگان‌گیری، حمله به مراکز اقتصادی و عمومی بارها به‌وسیله قاچاقچیان مواد مخدر در مناطقی از استان‌های آلوده کشور روی داده است. طبعاً طرح مسئله وجود ناامنی که عمدتاً با توجه به نبود شناخت دقیق از این مناطق به شکل اغراق‌آمیزی نیز بازتاب می‌یابد، موجب بی‌میلی به سرمایه‌گذاری می‌شود. از سوی دیگر دولت مرکزی برای مقابله با این روند، ناچار از تشدید اقدامات امنیتی و نظارت متمرکز بر اموری است که در مناطق امن چنین موضوعیتی ندارند. کافی است نگاهی به تعدد تورهای ایست و بازرسی در مسیرهای منتهی به شرق و جنوب شرق کشور ببیند. در واقع برخی مناطق به پادگان‌های نظامی بدل شده‌اند. انجام دادن چنین اقدامات گریزناپذیر به‌رحال تأثیر منفی در امر سرمایه‌گذاری گسترده به‌ویژه به‌وسیله بخش خصوصی نهاده و بر میزان هزینه‌های سرمایه‌گذاری بخش دولتی

می‌افزاید. به همین دلیل است که پس از انقلاب اسلامی اکثر سرمایه‌گذاری‌ها در مناطقی مانند سیستان و بلوچستان را بخش دولتی انجام داده که البته برای رفع محرومیت‌زدایی و توسعه استان لازم، اما ناکافی بوده است به‌گونه‌ای که این استان علی‌رغم تخصیص امکانات فراوان، همچنان در شمار نواحی محروم کشور به شمار می‌رود.

عوامل مؤثر بر کاهش قاچاق مواد مخدر در سطح فرودگاه‌ها

استفاده از تجهیزات نوین بازرسی توسط کارکنان پلیس فرودگاه‌ها

تعریف بازرسی یکی از روش‌های کشف مواد مخدر و روان‌گردان انجام بازرسی توسط مأموران پلیس می‌باشد. حمل‌ونقل مواد مخدر و روان‌گردان به شکل‌ها و روش‌های مختلف صورت می‌پذیرد و به شگردهای مختلف و غیرقابل رؤیت جاسازی می‌شود که از شکلات مهم مبارزه در جهان به شمار می‌آید. بازرسی در اصطلاح انتظامی بازرسی در اصطلاح انتظامی عبارت است «از کاوش و جستجو برای به دست آوردن مواد مخدر و یا هر نوع اشیا و ادوات قاچاق و غیرمجاز». معمولاً نتیجه‌ی بازرسی‌ها کشف محموله‌های مواد مخدر یا هر نوع کالا و اشیا غیرمجاز از درون جاسازی‌ها می‌باشد

استفاده از دستگاه ایکس‌ری

برای بازرسی وسایل همراه مسافر و مرسولات غیر از جانداران به‌کاررفته که در آن با تابش اشعه‌ی ایکس بر اساس عدد اتمی مواد، باعث آشکارسازی ظاهر، ماهیت و ضخامت اجسام در سه طیف رنگی زیر می‌گردد: - مواد آلی: عدد اتمی ۱۰-۱۰ با طیف رنگ نارنجی؛ - مواد نیمه چگال: عدد اتمی ۱۱-۱۸ با طیف رنگ سبز؛ مواد آلی: عدد اتمی ۵۶-۱۸ با طیف رنگ آبی. علل استفاده از دستگاه سرعت در بازرسی، افزایش دقت در بازرسی، رعایت بهداشت و احترام به مسافر است.

استفاده از دستگاه بادی اسکنر

دستگاه‌های بادی اسکنر، شبیه گیت بزرگی هستند که با رد شدن از میان آن‌ها اسلحه، بمب یا مواد مخدرهای جاسازی‌شده‌ی افرادی در داخل بدن شناسایی می‌شوند. این دستگاه یک سیستم پیشرفته از ایکس‌ری‌هاست. بر اساس بررسی و جمع‌آوری تابش‌های بازگردانده شده از جسم کار می‌کنند. این فناوری از فناوری‌هایی می‌باشد که برای اسکن کامل بدن از مسافران هواپیماها برای کشف سلاح، ابزارهای مختلف، مایعات، مواد مخدر و... استفاده می‌شود (غنجدی، ۱۳۹۲).

استفاده از دستگاه بازرسی گیتوی

دستگاه گیت بر اساس مکانیزم الکترومغناطیس صرفاً جهت فلزیابی در فرودگاه‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد. مسافر با عبور از دستگاه گیت وی بسته به اقلام ممنوعه موجب بر هم زدن این میدان گردیده و سنسورهای تعبیه‌شده رخداد را با آلامر به اطلاع کاربر گیت می‌رساند.

انجام بازرسی‌های دقیق بدنی

در بازرسی‌های بدنی افراد که در گیت پلیس مستقر در ترمینال پروازی صورت می‌گیرد، همواره با به‌کارگیری از افراد مجرب و باتجربه سعی بر دستگیری حاملان و جلوگیری از عبور مواد مخدر به خارج از مرزهای هوایی کشور می‌گردد. استفاده از اکیپ سپکا (سگ‌های مواد یاب) شاید بتوان گفت بعد از انسان بیشترین توفیق را سگ‌های تربیت‌شده در کشف مواد مخدر دارند. قوه‌ی استشمام این حیوان بسیار بالاست. یکی از استادان تعلیم و تربیت این توانمندی را یک‌میلیون برابر انسان می‌دانست. در پلیس فرودگاه از اکیپ سگ مواد یاب در باراندازها و انبارهای شرکت‌های پستی مورد استفاده قرار می‌گیرد تا در صورت احتمال و عبور مواد مخدر و یا روان‌گردان از گیت‌های بازرسی، پلیس بتواند قبل از انتقال به داخل هواپیما در بارانداز شناسایی و کشف نمایند. (غنجدی، ۱۳۹۲).

به‌کارگیری پرسنل باتجربه، متخصص و متدین پلیس

در گیت‌های بازرسی به‌رغم وجود فناوری‌های پیشرفته در تولید ابزار و ادوات الکترونیک، الکترومغناطیسی، مکانیکی با کارکرد هسته‌ای، اشعه‌ی ایکس و گاما و دستگاه‌های دارای حسگرهای شیمیایی و... که حاصل تلاش فکر و اندیشه‌ی خدادادی این معجون خلقت هستی؛ یعنی انسان است و همه‌ی وسایلی که در آینده طراحی و به کار گرفته خواهند شد، باید اذعان کرد تاکنون در کشف مواد مخدر هیچ ابزاری نتوانسته جای انسان را بگیرد که در این خصوص پلیس فرودگاه بر روی کارکنان خود

به‌عنوان بزرگ‌ترین سرمایه‌ی سازمان حساب ویژه‌ای بازنموده است. در این راستا افراد علاقه‌مند، هوشمند و دارای انگیزه می‌توانند در عالی‌ترین مرتبه این قابلیت را به ظهور برسانند. (غنجی، ۱۳۹۲).

انتقال تجربه

حاملان مواد مخدر در بیشتر اوقات با الگو گرفتن از عبور حمل مواد که قبلاً توسط خود یا سایر افراد از گیت‌های پلیس در سطح کشور و فرودگاه‌های متعدد صورت گرفته، به تصور این‌که این راهکار برای آنان نیز می‌تواند در سایر فرودگاه‌های کشور به دلیل بی‌اطلاعی مأموران مؤثر باشد، اقدام به حمل مواد مخدر می‌نمایند حال آنکه پلیس فرودگاه‌های کشور با کمک فناوری و استفاده‌ی بهینه از ظرفیت‌های موجود در سامانه‌های اتوماسیون اداری و ابلاغ دستورالعمل‌ها و بخشنامه‌های متعدد همواره سعی نموده تا دانش کارکنان خود را در سراسر کشور به‌روز نماید و امکان عبور اقلام ممنوعه با استفاده از شیوه‌های مشابه را به میزان بسیار زیادی پایین آورد (مویدی، ۱۳۹۳).

آموزش

آموزش انفرادی و یگانی سهم بسزایی در شایستگی رزمی هر سازمان نظامی و انتظامی بر عهده دارد. دقت و میزان کیفیت آموزش انفرادی که سرباز، پاسدار، درجه‌دار و افسر نیروی نظامی و انتظامی دریافت می‌کنند، عوامل عمده در تعیین شایستگی رزمی کلی یک نیروی مسلح است؛ بنابراین محرز است که نیروهای به‌کارگیری شده در گیت‌های بازرسی پلیس فرودگاه‌های به‌منظور پیشگیری از حمل مواد مخدر می‌بایست از آموزش‌های تخصصی لازم و شناخت روش‌های نوین مورد استفاده حاملین مواد مخدر و نحوه برخورد با آن‌ها اطلاع کافی داشته باشند (مویدی، ۱۳۹۳).

پاداش

به‌منظور بالا بردن انگیزه در بین کارکنان پلیس فرودگاه و ایجاد رقابت در امر پیشگیری و کشف مواد مخدر، حسب دستورالعمل‌های ابلاغی از سلسله‌مراتب به کاشفان برابر مقررات مبلغی به‌عنوان پاداش اعطا می‌گردد که این امر نیز توانسته به‌عنوان یکی از ابزارهای مفید در پلیس فرودگاه‌ها و سایر بخش‌های ناجا در کشف و ضبط مواد مخدر نقش مؤثری را ایفا نماید. (مویدی، ۱۳۹۳).

نتیجه‌گیری: راهبردها و راهکارها

در بخش گذشته ضمن بررسی مفاهیم امنیت ملی و مسئله مواد مخدر به‌مثابه تهدید امنیتی باعرضه شاخص‌هایی چند تأثیر قاچاق مواد مخدر بر امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران بررسی شد. بررسی شاخص‌ها حکایت از تبعات منفی گسترش قاچاق مواد مخدر بر امنیت ملی کشور دارد. با توجه به این‌که مواد مخدر امری خارجی و وارداتی است، موجب نفوذپذیری مرزها، افزایش تلفات و درگیری‌ها، ازدیاد هزینه‌های کنترل مرز، ورود بیگانگان، تردد غیرمجاز و می‌شود. همچنین ایجاد اختلال در روند اجرای طرح آمایش سرزمین و بهره‌گیری از منابع و توانمندی‌های موجود و بهره‌برداری مخالفان سیاسی داخلی و خارجی از دیگر تبعات امنیتی منفی قاچاق مواد مخدر می‌باشند که در آزمون فرضیه تأثیرگذاری منفی قاچاق مواد مخدر بر امنیت ملی کشور بررسی شدند؛ در خصوص چشم‌انداز آتی این مسئله می‌توان گفت که: عصر حاضر شاهد کاهش عناصر سنتی امنیت ملی مانند وسعت جغرافیایی و میزان جمعیت و افزایش عناصر غیرمادی قدرت همچون روحیه و وفاق ملی، بهره‌وری از استعدادها و آفرینندگی نسل جوان و نیز توان به‌کارگیری منابع موجود و مادی کشورهاست و طبعاً رواج گسترده قاچاق و به‌تبع مصرف آن می‌تواند بر کارایی منابع مادی و غیرمادی قدرت و مؤلفه‌های امنیت ملی تأثیر منفی نهد. هرچند چنین نگاهی به امنیت ملی و راه‌کارها و راهبردها را تحت چند عنوان می‌توان ذکر کرد: (شهرام چوبین، ۱۹۹۴).

۱- طرح بحث مبارزه با قاچاق مواد مخدر در سطح بین‌المللی: می‌دانیم که مواد مخدر فقط در چند کشور تولید می‌شوند، اما گستره توزیع و مصرف جهانی دارند. مسئله مهم در تجارت مواد مخدر نه تولید و نه بازاریابی، بلکه ترانزیت آن است. از این رو شبکه‌ای منظم، وسیع و مخفی پدید آمده که با سازمان‌دهی بزرگ حمل‌ونقل جهانی؛ شرکت‌های دارویی، باندهای تبهکاری بین‌المللی و محلی و حتی دولتمردان و مقامات محلی برخی کشورها در آن فعال‌اند. ایران نیز یکی از دالان‌های مهم ترانزیت

موادمخدر است و با توجه به عدم امکان تولید انبوه مواد در داخل، آنچه در کشور ما نیز توزیع می‌شود وارداتی است؛ بنابراین ایران در صف مقدم مبارزه با مواد افیونی است که سلامت اخلاقی و اجتماعی همه کشورها را به مخاطره انداخته است. به همین خاطر باید تمهیداتی فراهم آورد که مبارزه با موادمخدر در سطح منطقه هلال طلایی که عمدتاً از ایران به اروپا و آمریکا می‌رود، در بعد بین‌المللی مطرح شود و سایر کشورهای ذی‌ربط نیز در هزینه گزاف مبارزه با جمهوری اسلامی شریک شوند. منافع عمده این راهبرد عبارت‌اند از:

- کاستن از هزینه‌های مالی و جانی وارده به کشور
 - کاهش ورود موادمخدر به داخل و کم شدن از میزان مصرف مواد در جامعه
- ایجاد احساس مسؤلیت بین‌المللی و درک جامعه بین‌المللی در قبال تلاش‌های ایران که تاکنون حمایت چندانی در مقایسه با کشورهای ترکیه، پاکستان و اکوادور دریافت نکرده است. فقط در سال ۱۹۹۲ به اکوادور حدود ۷ میلیون دلار در همین زمینه کمک مالی شده است
- لازم به ذکر است که اجرای طرح زیان خاصی ندارد و شاید تنها این مشکل را داشته باشد که ضمانت اجرای چندانی ندارد. چنان‌که در حال حاضر نیز چندین سازمان‌دهی در این زمینه فعالیت دارند؛ اما تلاش‌های آن‌ها وافی و کافی نبوده است. ضمن این‌که شیوه فوق لازم اما ناکافی می‌باشد. در این زمینه اقدامات چندی نیز صورت گرفته است.^۶
- ۲- اولویت مبارزه با توزیع و مصرف موادمخدر در داخل بر مقابله با ترانزیت به تدریج: ایران مسیر سنتی و قدیمی ترانزیت موادمخدر بوده است و حمل‌ونقل مواد از خشکی خطرات کمتری در مقایسه با راه‌های انتقال دریایی و هوایی دارد و بخشی از مواد ترانزیتی نیز در داخل مصرف می‌شوند. با عنایت به عوارض فراوان افزایش میزان مصرف در داخل و هزینه‌های مقابله با کلیت این پدیده و ترانزیت به خارج و نیز در دسترس نبودن سران باندهای بین‌المللی موادمخدر می‌توان به راهکار اولویت مبارزه با توزیع و مصرف مواد در داخل به‌جای مقابله با ترانزیت به خارج اندیشید. منافع این راهبرد بسیارند، از آن جمله:

- ۱- کاستن از هزینه‌های مبارزه
 - ۲- کاهش مصرف در داخل
 - ۳- الزام کشورهای اروپایی در حمایت از ایران بر اثر مواجهه با ورود سیل‌آسای موادمخدر
- البته زیان‌ها و محدودیت‌هایی نیز وجود دارد که نباید آن‌ها را نادیده گرفت:
- ضربه به اعتبار دیرین جمهوری اسلامی در پیشگامی مبارزه با موادمخدر
 - احتمال آلودگی تعداد بیشتری به تجارت موادمخدر
 - جدایی‌ناپذیری مقوله‌های ترانزیت مواد به خارج و توزیع در داخل و احتمال تداوم افزایش مصرف در کشور
- ۳- طرح تشدید مبارزه با ورود موادمخدر در مبادی ورودی و خروجی: این طرح حدود یک دهه است که در حال اجرا می‌باشد و راه‌حل شناخته‌شده‌ای است. از جمله منافع آن می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:
- ایجاد نامنی برای قاچاقچیان
 - نامن شدن مسیر ایران
 - احتمال کاهش مصرف در داخل
 - افزایش ضریب امنیتی مرزها با به‌کارگیری نیروهای نظامی و انتظامی
 - مضرات و محدودیت‌های آن نیز کم‌وبیش شناخته‌شده‌اند از آن جمله:
 - افزایش هنگفت هزینه‌های کنترل مرز
 - تبدیل مناطق آلوده به پادگان‌های نظامی
 - افزایش میزان تلفات و درگیری‌ها
 - احتمال آلودگی نیروهای مقابله‌کننده

^۶ برای نمونه می‌توان به تشکیل کمیته ویژه مبارزه با موادمخدر در سازمان آکو، طی اجلاس سران اکوادور استانبول در سال ۱۹۹۲ اشاره کرد

• ممکن نبودن کنترل کامل و همبستگی نوار مرز

سیاست فوق در عمل علی‌رغم تلاش فراوان متصدیان و صرف هزینه‌های بسیار، کارایی چندانی نداشته و عملاً در حل معضل موادمخدر فرومانده است. طی سال‌های اخیر از نیروهای سپاه پاسداران دو بار برای کنترل مرزهای شرقی و مبارزه با موادمخدر استفاده گردیده و بیش از ۳۰ هزار نیروی نظامی و انتظامی در مرز و ۲۰ هزار نیرو در عمق به کار گرفته شده‌اند.^۷ شاید ایراد شیوه فوق در این باشد که به شیوه‌های سلبی و اقدامات کنترلی صرف بسنده کرده و مبارزه با موادمخدر را به صورت کلان و همه‌جانبه ندیده است. در نتیجه علی‌رغم افزایش قابل توجه کشفیات، در مقابل گسترش ترانزیت مواد مصرف آن و تعداد معتادان در داخل نیز سیر صعودی یافته است و با توجه به سهولت مبارزه با قاچاق تریاک (به لحاظ رنگ، وزن و بو) بر میزان قاچاق و مصرف هرویین (که کشف آن به شیوه‌های سنتی مشکل است و لزوماً باید از راهکارهای اطلاعاتی بهره جست) به میزان نگران‌کننده افزوده شده است.

۴- کلان نگری در ابعاد سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی: عنایت به نقاط قوت و ضعف راهکارهای پیشین، ما را به سوی راهبردی دلالت می‌کند که جامع بیشترین منافع و کمترین زیان‌ها باشد. یک طرح کلان نگر و جامع قاعداً با توجه بدین موارد قابل تنظیم است:

از بین بردن زمینه‌های اجتماعی و اقتصادی قاچاق و کاهش تقاضای مصرف موادمخدر

غیراقتصادی کردن و بالا بردن هزینه‌های قاچاق

شناسایی و مصادره اموال نامشروع و ضربه به توان اقتصادی قاچاقچیان

افزایش شیوه‌های همکاری منطقه‌ای به‌ویژه با کشورهای همسایه و سازمان‌های تخصصی مبارزه با موادمخدر از طریق تبادل اطلاعات، استرداد مجرمان، همکاری‌های آموزشی و همکاری‌های مرزی.

توجه به توسعه فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی مناطق مرزی و ایجاد واحدهای جمعیتی به‌جای پیگیری سیاست سرزمین‌های سوخته و تخلیه نوار مرزی.

با توجه به جدایی‌ناپذیر بودن مسئله امنیت داخلی، کنترل مرز و مقابله با موادمخدر، در این زمینه‌ها سیاست واحد و یکسان اعمال شود.

به‌کارگیری شیوه و شگردهای نوین اطلاعاتی به‌جای روش‌های سنتی و انفعالی گذشته.

تمرکز مقابله با شبکه‌های بزرگ و باندهای اصلی و ضربه به سران باندها به‌جای مقابله با قاچاقچیان جزء.

ایجاد هماهنگی میان سازمان‌های مقابله‌کننده و جلوگیری از اقدامات موازی و متداخل.

آموزش نیروها، ایجاد رقابت سالم، بهره‌گیری از ابزارهای پیشرفته

پرواضح است چنین راهکاری فقط بر بستر مساعد توسعه پایدار اجتماعی، سیاسی، فرهنگی و اقتصادی مناطق حاشیه‌ای کشور و از بین رفتن عوامل اصلی گرایش به قاچاق یعنی بی‌سوادی (کم‌سواد) بیکاری و حل مسائل مبتلابه جوانان، امکان توفیق، آن‌هم در درازمدت را خواهد داشت. امید می‌رود که مسئولان محترم تهیه طرح برنامه ملی پیشگیری، درمان و مبارزه با سوءمصرف و قاچاق موادمخدر در ایران بدین مهم عنایت کافی داشته باشند.

^۷ سخنان دبیر ستاد مبارزه با موادمخدر ریاست جمهوری در اجلاس مبارزه با موادمخدر اکو، آبان ۹۴، تهران.

منابع و مراجع

- [۱] آبادینسکی، هووارد (۱۳۸۹). جامعه شناسی موادمخدر محمدعلی زکریایی، مترجم. تهران: آینه کتاب.
- [۲] ابراهیم بای سلامی، غلامحیدر (۱۳۹۱). چشم انداز توسعه‌ی پایدار شرق ایران، تحقیقات جغرافیایی. شماره ۷۷.
- [۳] آتشین، شعله (۱۳۸۹). ما، اعتیاد، جامعه (جلد اول) تهران: گوهر منظوم
- [۴] بنهری، عبدالله (۱۳۹۳) تأثیر اعتیاد و قاچاق موادمخدر بر امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران (پایاننامه کارشناسی ارشد). دانشگاه آزاد اسلامی - واحد علوم تحقیقات، دانشکده علوم انسانی، تهران.
- [۵] تهامی، سیدمجتبی (۱۳۹۶). امنیت ملی، داکترین سیاستهای دفاعی و امنیتی (جلد اول) تهران: سازمان عقیدتی سیاسی ارتش جمهوری اسلامی ایران، معاونت فرهنگی، مدیریت انتشارات
- [۶] رنجبر، مقصود (۱۳۹۴). مفهوم امنیت در اندیشه‌های سده میانه، فصلنامه مطالعات راهبردی. سال نهم. شماره اول.
- [۷] روشندل، جلیل (۱۳۹۱). امنیت ملی و نظام بینالمللی. تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهها (سمت)
- [۸] قربانیان، حسن (۱۳۹۱). قاچاق موادمخدر و امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران (پایاننامه کارشناسی ارشد). دانشگاه تهران، دانشکده مدیریت، تهران
- [۹] کاظمی، سیدعلی اصغر (۱۳۷۷). مدیریت بحران های بینالمللی. تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی
- [۱۰] کالینز، جان، ام. (۱۳۹۲). استراتژی بزرگ (اصول و رویه ها) (کورس بایندر، مترجم) تهران: دفتر مطالعات سیاسی بینالملل.
- [۱۱] غنجی، علی (۱۳۹۲)، آشنایی با شگردهای جاسازی، اداری کل مبارزه با مواد مخدر ناجا،
- [۱۲] مؤیدی، احد (۱۳۹۳)، اقدامات انتظامی در پیشگیری از حمل مواد مخدر به خارج از کشور از طریق مسیرهای هوایی، پایاننامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علوم انتظامی،
- [۱۳] ماندل، رابرت (۱۳۹۲). چهره متغیر امنیت ملی، تهران. پژوهشکده مطالعات راهبردی
- [۱۴] میر محمد صادقی حسین (۱۳۹۱)، حقوق جزای بین الملل (تهران: نشر میزان).
- [۱۵] محمدی، حمیدرضا؛ و غنجی، علی (۱۳۹۱). چالشهای ژئوپلیتیکی مواد مخدر در جنوب غرب آسیا با تاکید بر ایران، پاکستان و افغانستان فصلنامه ژئوپلیتیک، ۲(۱).
- [۱۶] یآوری، حسین؛ صالحی، جمشید؛ ساداتهاشمی، صدیقه (۱۳۸۹). تعیین تاثیرقاچاق مواد مخدر برامنیت ملی جمهوری اسلامی ایران "، فصلنامه مطالعات مدیریتانتظامی، زمستان
- [17] Art, R. (2018), "Security", in: Krieger, Joel (Ed.):The Oxford Companion to Politics of the World,Oxford: Oxford UniversityPress, PP: 820-22
- [18] Abeyratne, R. Aviation Security Law. Heidelberg: Springer; 2012.p.46 2
- [19] Buckles, David; Hubbard, Todd. (2010), P. Weckenmann Ed. D. Christopher; survey of aviation law,aviation law online text book. P 59
- [20] Cheng, Bin, (2011); air law; in: R. Bernhardt (ed.), Encyclopedia of Public International Law, Installment 11:law of the Sea. Air and Space; Elsevier Science Publishers; north Holland, P.5
- [21] Duo, Hwan. Kim. Essays for the study of the international air and space law. Paju: Korean Studies Information Company; 2008.p.142
- [22] Huang, Jiefang, (2009), Aviation Safety through the Rule of Law- ICAO's Mechanismsand Practices, Kluwer Law International.
- [23] Morz, J (2016). Beyond Security, New York:International Peace Academy,
- [24] Milde, M. International Air Law and ICAO. The Hague, Eleven; 2012.p.18
- [25] Sharam Chubin, Iran's National Security Policy, Capabilities & Impact, Washington, 1994, p.17.
- [26] Wassenberg, H. (2009), Safety in Air Transportation and Market Entry, Air and SpaceLaw, 28